¿Qué pasó frente a Antofagasta el 23 de julio de 1879?

¿Qué pasó frente a Antofagasta el 23 de julio de 1879?

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
Dirección de Intereses Maritimos
23, julio de 1999.

©



PRESENTACIÓN

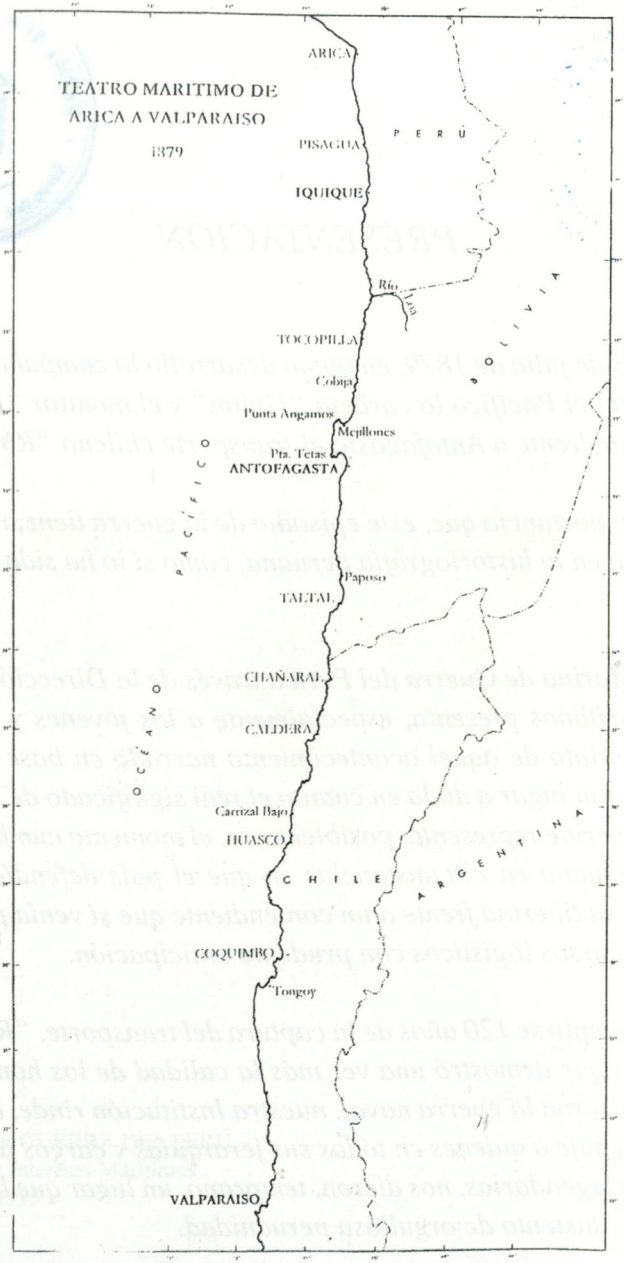
El 23 de julio de 1879, en pleno desarrollo la campaña naval de la Guerra del Pacífico la corbeta "Unión" y el monitor "Huáscar" capturaron frente a Antofagasta el transporte chileno "Rímac".

La importancia que, este episodio de la guerra tiene, no ha sido destacado en la historiografía peruana, como sí lo ha sido en la chilena.

La Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección de Intereses Marítimos presenta, especialmente a los jóvenes y niños del Perú, el relato de aquel acontecimiento narrado en base a fuentes que no dejan lugar a duda en cuanto el real significado de un hecho, cuya efeméride representa, posiblemente, el momento cumbre del esfuerzo peruano en circunstancias en que el país defendía la justa causa de su libertad frente a un contendiente que sí venía preparando sus recursos logísticos con prudente anticipación.

Al cumplirse 120 años de la captura del transporte, "Rímac" en operativo que demostró una vez más la calidad de los hombres que protagonizaron la guerra naval, nuestra Institución rinde, aquí, sentido homenaje a quienes en todas sus jerarquías y cargos a bordo de las naves legendarias, nos dieron, temprano, un lugar que la historia reconoce, sustento de orgullosa peruanidad.

Lima, 23 julio 1999



Teatro Maritimo de Arica a Valparaíso 1879.



"La noticia de la captura del 'Rímac' (...). La interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del 'Rímac' me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra".

Aníbal Pinto Garmendia Presidente de Chile a Rafael Sotomayor Baeza Secretario de Guerra y Marina (11 de agosto 1879).

La captura del transporte chileno "Rímac" en Antofagasta el 23 de julio de 1879, trascendencia de este hecho.

Preámbulo

El objeto de la Historia es interpretar los hechos, tratando de estudiarlos en su circunstancia, para así lograr –con las imperfecciones del caso- una visión amplia de lo acontecido y con episodios aisladamente estudiados propiciar que de todo ello se desprenda lo que a menudo calificamos como: lecciones.

Análogamente observamos a través de nuestra experiencia personal que en determinados momentos la vida nos ofrece importantes retos, situaciones en las que afrontar y resolver se dan casi al unísono.

Un indeseable factor en toda circunstancia es el tiempo, su implacable transcurrir es factor que conspira en la

solución de problemas. El tiempo no admite componendas, avanza, irremediablemente avanza y así exige a viejos conocidos suyos: el discernimiento, el análisis, la experiencia, el carácter de los actores, la decisión. Sólo la suerte factor aleatorio en la solución de problemas escapa al influjo del tiempo.

Hay quienes dicen que: conocer la historia, es decir estudiarla y aprehenderla no sirve para nada.

Es un punto de vista particular pero generalizado en la práctica. Es decir, la expresión puede encontrar de inmediato plural rechazo, pero la vida práctica es inconsecuente con el rechazo al aforismo. Maestra de la vida es la historia, pero los hombres que pecamos con gran facilidad de ingratitud, la olvidamos o la confinamos a rincones oscuros de la memoria, a lugares donde, eclipsados permanecen hombres y hechos, períodos de luz intermitente y sombra. Una de las cuatro corrientes que fluyen silenciosamente a través del mundo subterráneo donde según los griegos enseñorea Hades es la laguna Leteo, sombreada por un ciprés blanco y donde beber de sus aguas es alcanzar el olvido, de esta agua beben los muertos. Otra fuente clara a cuya orilla crece un álamo blanco es Mnemosine allí los iniciados beben las aguas de la memoria. Es entonces incongruente que seres vivos beban en Leteo.

Antecedentes a la captura del "Rímac" a partir de 1864.

Cuando el Perú entabla guerra con Chile, declarada el 5 de abril de 1879, asunto que se había iniciado el 14 de febrero

del mismo año cuando ese país ocupa Antofagasta y abre hostilidades contra Bolivia, una serie de hechos venían precediendo la actitud del gobierno chileno.

El Perú, país de enormes riquezas naturales, sede durante tres siglos del virreinato español y antes cuna de una organización social eficiente y propia, que se extendió por el norte desde Pasto en Colombia hasta el río Maule en Chile por el sur, había jaqueado trece años antes de 1879, sin apoyo de sus vecinos, a España y la controvertida expedición que ocupó las Islas Chincha y trató de reincorporar –sin la aquiescencia del gobierno español- las antiguas colonias americanas. Así, en el sur primero: Abtao 7 de febrero 1866 y el propio Callao después: 2 de mayo del mismo año, las fuerzas navales españolas debieron retornar a la metrópoli tras obligada estación en la isla San Lorenzo. La renuncia definitiva de España a apetitos de reconquista fue consecuencia de esfuerzo peruano en favor de la causa americana.

Hombres, buques y armas del Perú encumbraron el prestigio nacional y el naval especialmente lo que llenó de orgullo a la ciudadanía pero prohijó también cercanas desazones. No debe olvidarse al recorrer estos años de nuestra historia nacional a los hombres, gobernantes visionarios, navegantes de altura, poseedores de mucho más que "olfato político" como alguna vez se ha distinguido a Ramón Castilla, no debe olvidarse a quienes con ellos compusieron gabinetes de trabajo que con patriótico empeño auscultaron el desarrollo histórico del país, que tenía cercano antecedente en las guerras de la Confederación y auspiciaron oportunamente que el Perú contara con los ele-

mentos que garantizaran su derecho. Así lo entendieron los presidentes Ramón Castilla, Miguel San Román, Juan Antonio Pezet.

En 1866 dos unidades navales peruanas el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia" no participaron en la guerra pero fueron notables elementos de disuasión en el conflicto, pues se encontraban en viaje al Pacífico cuando los sucesos antes reseñados tenían lugar. No olvidemos que la ocupación de las Chincha –por el imán del producto del guano - se inició el 14 de febrero de 1864. Se dice que el guano de las islas, excepcional fertilizante que tanta riqueza dio al Perú sólo existía en nuestro territorio y también en zonas del Africa, en todo caso fue un recurso acumulado en la costa peruana durante siglos por las aves. Algo similar a lo que en el siglo XIX nos significó una prosperidad ficticia al fin de cuentas, se daría 100 años después con el recurso anchoveta. Cabe preguntarse cuan bien supo aprovechar el país estos recursos puestos realmente por Dios para que sus frutos fueran efectiva contribución al bienestar de todos los peruanos. En el primer caso nos condujo tanta riqueza mal administrada a la tragedia nacional. En el segundo, conviene recordar que la situación privilegiada del Perú pesquero acuñó la frase: "Chimbote primer puerto pesquero del mundo".

Una carta muy importante

Seis años antes de la guerra del Guano y el Salitre que enfrentó al Perú con Chile, el presidente Manuel Pardo había recibido una carta de su amigo el Capitán de Navío



Miguel Grau.

Miguel Grau quien desde Iquique escribió el 27 de mayo de 1873 lo siguiente:

> *"Con mucha generalidad se habla particularmente entre los pasajeros que vienen de Chile, sobre cierto plan que según se asegura se confecciona allí para proteger la separación de Bolivia de todo su Litoral, formando un Estado anceático que comprenda todo el territorio entre los grados 23° y 25°; y acordar enseguida su completa independencia. Se comprende muy bien cuál es la idea del gobierno de Chile al apoyar este plan que seguramente ha sido sugerido por él".*

Por entonces, es decir en 1873 el río Paposo paralelo 26° de latitud sur, había prácticamente dejado de ser la frontera de Bolivia con Chile (sabemos que la frontera norte de Bolivia con el Perú era el río Loa). Chile había avanzado al norte hasta el paralelo 23 (tres años antes de la cuestión española de 1866, el Congreso boliviano había autorizado –en 1863- al Ejecutivo a declarar la guerra a Chile por la ocupación de su territorio). El 10 de agosto de 1866 el presidente boliviano Mariano Melgarejo firmó con el ministro chileno Aniceto Vergara Albano el tratado que señalaba el paralelo 24 como nueva frontera chileno boliviana, compartirían además ambos países los derechos de exportación sobre guano y minerales entre los paralelos 23 y 25. Vergara Albano sería nombrado posteriormente por el mismo Melgarejo, Ministro de Hacienda del gobierno boliviano.

En el año 1874 nuevas negociaciones entre Chile y Bolivia concluyen en un tratado que no varía el límite fronterizo de 1866.

Cuando el comandante Grau envía al presidente Pardo la carta antes mencionada del 27 de mayo de 1873 se vienen produciendo acaecimientos que como bien lo expresa el doctor Jorge Basadre debieron "provocar una política peruana de adquisiciones navales": El contrato firmado el 4 de enero de 1872 para la construcción en Inglaterra de dos blindados de 3,560 toneladas cada uno, buques de última tecnología con los cuales Chile estableció previsoriamente notable diferencia con el inventario naval del Perú. El "Cochrane" arribó a Valparaiso a fines del año 1874.

El tratado de 1873

Bolivia y Perú habían firmado el 6 de febrero de 1873 un tratado de alianza defensivo clasificado como secreto... a voces, y que es conocido de inmediato por el gobierno chileno a través de su Ministro en Argentina Guillermo Blest Gana quien elevó informes a este respecto antes y después de la suscripción (19 de enero, 12 y 26 de febrero, 12 de marzo y 4 de abril 1873). El tratado tenía la clasificación de secreto pero en el mismo año 1873 era conocido por toda América. Brasil –por ejemplo- lo incluyó en el Boletín de Pactos Internacionales que publicaba cada año. El Departamento de Estado en Washington tomó similar actitud al incluirlo en la revista "Foreign Relations" del 15 de enero 1874.

Bajo el título "Un Centenario Olvidado" del que es autor el doctor Percy Cayo Córdova –el que forma parte de un homenaje al doctor Jorge Basadre editado en noviembre de 1978- menciona a Mario Barros que en "Historia Diplomática de Chile" escribe:

> *"La Cancillería de Chile conoció el Pacto Peruano-Boliviano casi simultáneamente con su firma... a partir de 1873 se le conoció por toda América es cosa ya probada. Basta revisar los archivos confidenciales del Ministerio de Relaciones Exteriores y, sobre todo, el interesante epistolario de don Joaquín Godoy, para apreciar este hecho".*

El tratado de 1873 solicitado por Bolivia y aceptado por Manuel Pardo constituyó en esa circunstancia una supuesta herramienta diplomática de defensa en la que debió participar también Argentina, esto último quedó detenido en el Congreso de esa nación aún cuando fue partidario de tal participación Domingo Faustino Sarmiento Albarracín Presidente en el año 1868, y activo político, educador y periodista. En todo caso no es difícil concluir en que el concurso argentino hubiera evitado el enfrentamiento bélico de 1879.

Es un lugar común de la historia peruana mencionar una expresión del presidente Manuel Pardo (1834-1878) acerca de la necesidad que el Perú adquiriera buques para la Escuadra, pues la modernidad había dejado ya muy atrás a la fragata "Independencia" y aún al propio monitor "Huás-

car". La expresión de Pardo, quien sucedió al presidente Balta en el año 1872, era que él contaba "con dos acorazados: Argentina y Bolivia", países hermanos que estaban en actitud de acordar con el Perú la defensa de sus intereses nacionales frente a cualquier agresión. Argentina mantenía con Chile antiguo litigio por la Patagonia. Finalmente, no firmó acuerdo alguno con el Perú.

El 28 de julio de 1881 –es decir en plena Guerra del Guano y el Salitre cuando se encontraba ocupada Lima (lo que se inició el 17 de enero de 1881) la Patagonia fue ocupada por Argentina, firmándose en la fecha aludida el tratado por el cual Chile quedó fuera de juego con respecto a la Patagonia.

1879

Cuando Chile abre hostilidades contra el Perú, pretende iniciarlas en un formato muy semejante al que había empleado el 14 de febrero con Bolivia (en que bloqueó Antofagasta y ocupó el puerto sin resistencia). El 5 de abril un comisionado chileno Arturo Prat se presenta en Iquique notificando el bloqueo de este puerto y se colocan frente al mismo unidades navales las que iniciarían así una operación infructuosa que desde el punto de vista del profesionalismo naval deja mucho que desear a tirios y troyanos. El contra-almirante J. Williams Rebolledo decidiría al fin el 16 de mayo de 1879 expedicionar al Callao con el fin de atacar a los buques peruanos en la rada, el mismo día la escuadra nacional había zarpado del Callao con rumbo a Arica donde estableció el presidente Mariano Ignacio Prado su cuartel general.

Cuando los buques chilenos arriban al Callao es el 21 de mayo y al medio día se encuentran a 30 millas de las islas Hormigas. En el mismo momento en Iquique se está produciendo un enfrentamiento protagonizado por "Huáscar" e "Independencia" que atacan a "Esmeralda" y "Covadonga". El resultado de este enfrentamiento debió ser vital para las aspiraciones de Chile habida cuenta la pérdida de la fragata "Independencia" que era, después del "Huáscar", el buque más importante de la escuadra nacional.

El rápido dominio del mar por la escuadra chilena no se dio.

La respuesta estriba en el profesionalismo de los marinos peruanos, en el manejo harto eficiente de sus buques, en la audacia (que no es temeridad) de aplicar golpes oportunos al enemigo buscado éste, en el íntegro del teatro de operaciones marítimo donde la iniciativa siempre fue de nuestra Marina, haciendo presencia ofensiva en el mar de Bolivia y en el mar de Chile hasta el propio Estrecho de Magallanes.

Es conveniente destacar –aunque parezca esto reiterativo- que la movilidad de nuestras unidades se daba con pluralidad, es decir buques de todos los portes, bien comandados y con tripulaciones que nunca escamotearon el esfuerzo profesional las veinticuatro horas del día, sorprendieron a menudo al enemigo y dejaron la impronta de su presencia en el ánimo de los marinos chilenos y de las poblaciones que fueron testigos de su presencia y de su accionar. Posiblemente un acertado ejemplo de lo que acabamos de referir –ocurrido justamente en el mes de julio- sea el siguiente episodio: la "Pilcomayo" de 600 tonela-

das de desplazamiento, cañonera al mando de Carlos Ferreyros, un buque de poco tonelaje con casco de madera forrado en cobre y que llevaba por todo armamento dos cañones Armstrong de 70 libras y cuatro de 40 hizo presencia en Tocopilla el 6 de julio de 1879. Notificó Ferreyros a la plaza que se abstuviera de toda resistencia y destruyó embarcaciones, capturó un buque transporte que se encontraba al sur de la bahía y lo incendió. Zarpó después con rumbo a Arica y en el transcurso de la navegación se encontró con el blindado "Blanco" y la "Chacabuco". Durante no menos de 15 horas intentó el "Blanco" capturar a la "Pilcomayo", lo que no consiguió. Dice Gonzalo Bulnes: "Lo que tenía de irritante (este hecho y muchos otros análogos) era la confianza con que el barco más débil de la Armada peruana se lanzaba a amagar la retaguardia del sector de costa que dominaba nuestra flota. El país, inquieto ya con el curso de la campaña naval, se preguntaba con irritación: ¿ por qué nuestras naves no hacían lo mismo ? ¿ Por qué dejaban a enemigo el libre imperio del mar entre el Callao y Arica y entre el Callao y Panamá, que recorrían sin precauciones los transportes peruanos, conduciendo víveres, soldados, torpedos, rifles, municiones ? ¿ Si la escuadra enemiga que era más débil, daba prueba de actividad subdividiéndose, por qué no lo hacía la nuestra que tenía una potencia ofensiva y defensiva muy superior, sobre todo desde la pérdida de la "Independencia" ?. La impresión del público la revela esta apreciación de Altamirano":

> *"Venir la 'Pilcomayo' a Tocopilla a destruir lanchas, a las barbas de nuestra Escuadra y venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica".*

Sí, sí se explica.

La movilidad de los buques peruanos es, temprano, un claro índice de lo que sería durante seis meses la campaña naval hasta el 16 de enero de 1881, pues, aún después del 8 de octubre de 1879 en que cae el "Huáscar", otros comandantes, sus dotaciones y señeras unidades de transporte siguieron haciendo lo suyo, impelidos por un Grau que continuaba alentándolos con su presencia, atomizado su cuerpo en el mar, "Almirante del Perú por los siglos sucesivos" ha dicho de él y para siempre el poeta Juan Ríos.

Diamantina fue la actuación de jefes y tripulaciones, Basadre lo expresa en Grau, el comandante que murió con el grado de Almirante sin usar su insignia en el monitor ni los galones de su grado en el uniforme, dice Basadre: "Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau".

Muchas sombras y claroscuros se dieron en la eclipsal década del setenta, del siglo pasado. La imprevisión y tal vez el exceso de confianza, aún el triunfalismo añejado, auspiciaron sucesos de triste recuerdo en la historia del Perú. Pero no cabe duda alguna que en el mar y –lo demostrarían después- también en tierra, un somero análisis de hombres y sus acciones da a la Marina de Guerra el lugar que hasta entonces se venía ganando, que entonces consolidó y que después es ya inconmovible columna de la institucionalidad nacional.

¿Qué pasó en Antofagasta el 23 de julio de 1879?

"Durante seis días no se supo en Chile la suerte del 'Rímac' (...) hubo una semana de crueles incertidumbres para los deudos de los expedicionarios, para el país y para el Gobierno. Por debajo de la inquietud pública bullía un sentimiento de indignación general".

Así se expresa el historiador chileno Gonzalo Bulnes en su "Guerra del Pacífico" editada en el año 1911.

La campaña naval peruana venía sorprendiendo a propios y extraños al promediar julio de 1879.

Los buques peruanos empezaban a hacerse legendarios en el Perú y entre la población costera de Chile.

Se tildaba de "fantasma" al monitor "Huáscar" que ya años antes, el 29 de mayo de 1877 en el combate de Pacocha con los ingleses del "Sha" y el "Amethyst" había provocado efectivas fantasías en partes oficiales británicos que atribuyeron al buque entonces comandado por el comandante Luis Germán Astete mayor velocidad de la que daba esta Unidad por diseño.

El monitor "Huáscar" con Miguel Grau en el comando y la corbeta "Unión" con Nicolás del Portal y Aurelio García y García como Jefe de la Segunda División Naval (que era sólo la "Unión", pues Grau se desempeñaba también como

comandante de la Primera División Naval en el "Huáscar") habían zarpado a las 3 de la mañana del 17 de julio del puerto de Arica y marcado a las 12 del día Pisagua.

Continuando rumbo sur pasan por Iquique a las 17 horas –siempre en el día 17- y continúan en demanda del puerto de Antofagasta para lo cual se debe marcar punta Tetas.

En las primeras horas del 19 de julio ambos buques peruanos se encuentran aproximadamente a 20 millas de tierra y han pasado de largo por Antofagasta. En esta circunstancia la "Unión" captura la fragata "Adelaida Rojas" con una carga de carbón chileno la que es despachada al Callao con dotación de presa. En la mañana del 20 de julio sorprenden el bergantín "E. Saucy Jack" cargado de cobre y que al igual que la fragata es dotado con oficiales y personal de la corbeta "Unión" poniendo rumbo al Callao. Esta captura tiene lugar frente a Chañaral puerto que es hostilizado por el monitor "Huáscar".

El mismo 20 a las 17 horas el "Huáscar" y la "Unión" se encuentran en la boca del puerto de Caldera el cual reconocen, continuando viaje al sur tres horas después.

Arriban en la mañana del 21 a Huasco procediendo el monitor a destruir material flotante lo que a su vez más al norte, en Carrizal Bajo, realiza la "Unión". Huasco es el punto más austral en esta profunda incursión. Han navegado toda la costa boliviana y gran parte del litoral norte chileno. Sólo en una ocasión posterior superarán el paralelo de Huasco cuando en vísperas del combate de Angamos



Aurelio García y García

arribaron el "Huáscar" y la "Unión" a Tongoy (160 millas de Valparaíso) punto desde el cual pretenderían volver a Arica, siendo sorprendidos a la altura de Mejillones (Punta Angamos).

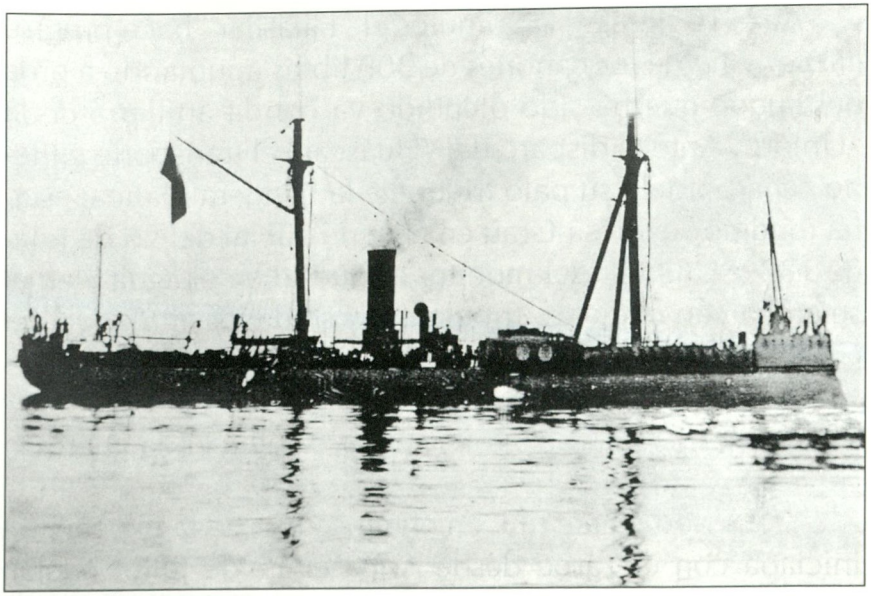
El 22 vuelven los peruanos al puerto base de Arica desde Huasco, recalando en Chañaral donde el "Huáscar" saca a remolque la barca "Adriana Lucia" con carga de cobre la que es conducida al Callao.

Hasta las 20 horas del 22 de julio navegan en convoy ambas unidades, tras lo cual Grau dispone que ambos buques lo hagan independientemente quedando concertado el rendez vous (cita en punto predestinado) frente a Antofagasta a una distancia de 20 a 25 millas del puerto.

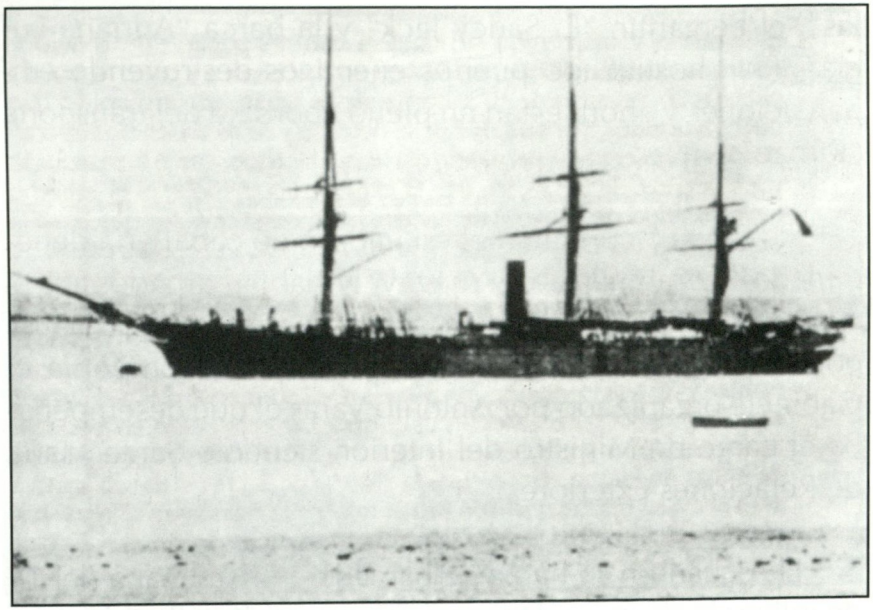
A las 6 de la mañana del 23 de julio la "Unión" sorprende a un transporte chileno que pretendía ingresar a Antofagasta e inicia la persecución. Esto es avistado por los vigías del "Huáscar" que emprenden también la caza.

Es importante recordar que el armamento de la corbeta "Unión" consta de doce cañones Voruz de 70 libras y uno de 9 libras, tiene un andar de 12 a 13 nudos, lo que la hace uno de los buques más rápidos en ambas escuadras.

El "Huáscar" posee dos cañones Armstrong de 300 libras ubicados en una torre giratoria blindada, además de dos cañones de 40 libras en popa, su andar es menor que el de la corbeta.



Monitor "Huáscar".



Corbeta "Unión".

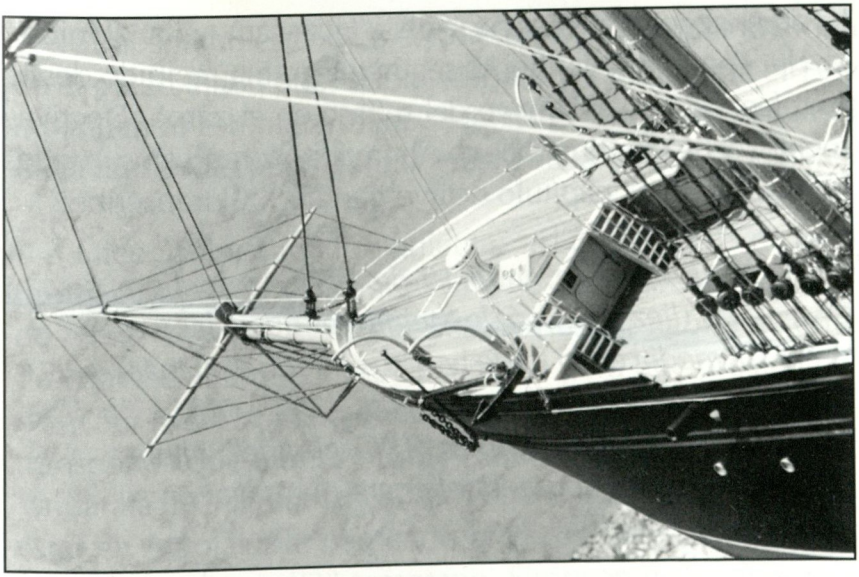
A las 10 horas y 15 minutos el "Huáscar" hace presencia con uno de los cañones de 300 libras apuntando a proa del buque que ha sido ofendido ya con la artillería de la "Unión". Ante el disparo del "Huáscar" el transporte chileno "enarboló en su palo trinquete la bandera blanca: estaba rendido" expresa Grau en el parte oficial del 25 de julio de 1879. Un bote del monitor es puesto en el agua y en él se embarcan oficiales, tripulantes y soldados al mando del Capitán de Fragata Melitón Carbajal.

La Marina peruana volvía a dar cátedra en la guerra.

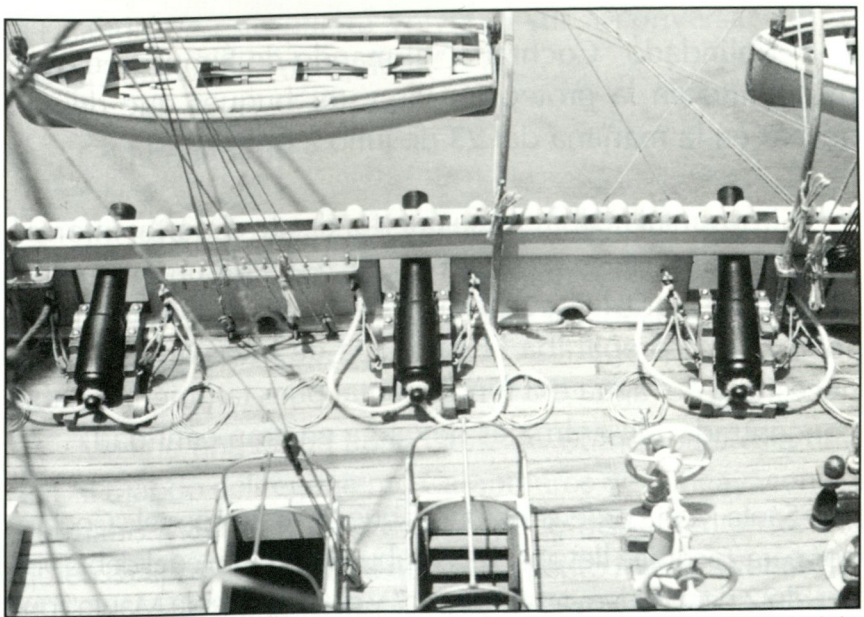
Debe destacarse que en el transcurso de la expedición iniciada con el zarpe desde Arica el 17 de julio, habían penetrado profundamente en el mar de Chile, capturando en el transcurso de la expedición: la fragata "Adelaida Rojas", el bergantín "E. Saucy Jack" y la barca "Adriana Lucia": Han hostilizado puertos enemigos destruyendo embarcaciones y ahora están en pleno abordaje del transporte "Rímac".

El "Rímac" conducía el escuadrón de caballería denominado "Carabineros de Yungay" y había zarpado con el "Paquete de Maule" del puerto de Valparaiso el 20 de julio por orden de Domingo Santa María quien componía el Gabinete organizado por Antonio Varas el que desempeñaba el cargo de Ministro del Interior, siéndolo Santa María de Relaciones Exteriores.

El escuadrón se había embarcado en la mañana del 18 de julio y los buques debieron zarpar ese día a Antofagasta.



Bauprés, trinquete y flechastes.- Detalle maqueta corbeta "Unión" construida por José Antonio Bedoya Harth-Terre para el Centro Naval del Perú



Tres de los doce cañones Voruz de 70 libras que constituían la artillería principal de la corbeta "Unión".- Detalle en la misma maqueta.

La amenazante presencia del "Huáscar" y la "Unión" en la zona de Mejillones según telegrama recibido desde Antofagasta, fue el motivo del retraso en el zarpe. Efectivamente, el historiador chileno Ahumada Moreno en su "Guerra del Pacífico" capítulo octavo párrafo XXII transcribe:

> *"Antofagasta, Julio 19 de 1879.- Anoche a las diez se avisó de Mejillones que a las tres i media de la tarde habían entrado el "Huáscar" i otro buque peruano.*
> *Hace una hora entró el "Cochrane"; hablaré con el comandante para que salga en su persecución".*
>
> *Domingo Santa María.*

El blindado "Cochrane" al mando de Simpson estuvo misionado en la protección de estos buques que debían arribar en la mañana del 23 de julio a Antofagasta.

Simpson al arribar a ese puerto, desde el norte, informó a Santa María que, en Tocopilla se requería urgentemente de carbón para las evaporadoras de agua. Dado que en Tocopilla se preparaba la campaña de invasión al Perú la necesidad del agua era fundamental pues también se había concentrado allí animales de carga en gran cantidad.

Santa María ordenó entonces que el 19 zarpase el "Cochrane" para Tocopilla llevando el combustible tras lo cual debía volver el 22 para convoyar al "Rímac" y el "Paquete de Maule" que se encontrarían por entonces en tránsito a Antofagasta.

Simpson no estuvo en condiciones de cumplir la orden en el plazo fijado pues había arribado a Antofagasta el 19 y aún cuando estimó terminar la faena el domingo 20 a las 5 de la tarde sólo pudo zarpar a las 9 de la noche de ese día.

Dice Santa María lo siguiente: "Al fin, después de tales bromas zarpó (el "Cochrane") a las 9 de la noche recibiendo como última prevención perentoria que habría de estar de vuelta el martes 22 muy temprano para que prosiguiendo al Sur hasta la altura de Caldera y más allá protegiese los transportes que en ese mismo día debían haber salido de Valparaíso. Calculábamos que los transportes no podrían estar en Antofagasta partiendo el 20 de Valparaíso sino el 22 en la noche o el 23 temprano. Simpson no se dio prisa, el lunes 21 estaba a las 9 de la mañana en Mejillones y a las 11 salido de este puerto volvía al sur a conversar con el "Itata" que volvía de Iquique".

Comenta Bulnes:

> *"¿No era más fácil que en vez de esa combinación tan ajustada, zarpasen los transportes, cuando terminase el crucero del enemigo en nuestras costas?".*

Más de una razón tiene Gonzalo Bulnes para esta crítica. Al mando del regimiento Carabineros de Yungay viene su hermano Manuel Bulnes con el grado de Teniente Coronel quien es apresado al igual que el Sargento Mayor Wenceslao Bulnes, los Capitanes Belisario Campos y Roberto Bell, el Teniente Graduado Ricardo Canales, los Tenientes Alejandro

Guzmán y Francisco Yávar, los Alféreces Ramón L. Ortúzar, Daniel Hermosilla, José Jiménez, Manuel Forné, Carlos Larraín y Tristán Stephen, el portaestandarte Aníbal Godoi, el Subteniente del 2°. de línea Guillermo Chaparro así como el del batallón Bulnes Ildelfonso Alamos. El Capitán de Fragata graduado Ignacio Gana es el relevo militar del Capitán Pedro Lauthrup ambos son también prisioneros, como el segundo piloto Richard Hampke y Francisco Williams. El cirujano 2° Carlos Vargas completa lo que podríamos calificar como plana mayor. Gran cantidad de hombres pertenecientes al personal subalterno así como integrantes del regimiento ven resignada su suerte aunque tendrían todos elogios para el comportamientos de sus captores.

Los optimistas planes de pronta invasión chilenos sufrían nuevo, rotundo golpe. La desmoralización en las tripulaciones y también en los efectivos de tierra era evidente. En julio de 1879 Santa María expresa:

> *"Era farsa cuanto se nos decía de pronto movimiento del ejército. Nada hay preparado para el movimiento del ejército. Tengo la convicción de que no hay con quien emprender una expedición, y si mañana yo dijese a ustedes o si le dijeran a ustedes que el Ejército se pone en marcha ríanse ustedes y no hagan caso de noticia semejante".*

Refiere Santa María que cuando trató de exigir a Simpson respecto a acelerar la faena de carbón, él contestó:

"(...) que la gente estaba rendida y que haciéndola trabajar de noche quedaría imposibilitada para el día siguiente. Era menester ceder".

A lo que parece, dos eran los convoyes chilenos, el segundo de ellos conformado por: "Copiapó", "Toltén" y "Chacabuco" se encontraba en Coquimbo. El Intendente de Copiapó habría informado a Santa María que este convoy había recibido la orden de volver a puerto en circunstancias en que se encontraba navegando; una confusión de Santa María –quien pensó que los buques que volvían eran el "Rímac" y el "Paquete de Maule" habría sido otro factor en contra del feliz arribo de estas unidades a Antofagasta (aunque el "Paquete de Maule" sí lo hizo navegando muy cerca de tierra).

Refiere Bulnes que: "La población de Antofagasta vivió en cruel alarma desde que amaneció el 22 de julio, y Santa María, más preocupado que nadie, se subió a una torre de madera que había cerca del mar a observar el horizonte y ver si divisaba el blindado. Ninguna noticia de Simpson; no se veía sino un llanura azulada y solitaria".

El asunto es que finalmente el "Cochrane" terminaría entrando a Caldera remolcado por el "Itata", debido a que se le agotó el carbón. Algo similar le ocurrió a éste y otros buques chilenos en el fallido ataque al Callao el 21 de mayo de 1879 rumbo al sur.

La ansiedad por la falta de noticias respecto al "Rímac" habría de durar casi una semana, y las esquirlas producto de este brillante operativo realizado por los únicos buques de guerra con que contaba el Perú, y que sembraban el terror en Chile, lo que no es una frase, es historia; tendrían una importancia que estuvieron posiblemente lejos de suponer sus propios protagonistas.

Cornelio Saavedra Ministro de Guerra y Marina refería el 28 de julio de 1879 al Secretario de la Guerra en Campaña Rafael Sotomayor Baeza que él había expresado al Presidente de la República Aníbal Pinto Garmendia lo siguiente:

> *"Ayer conversaba con el Presidente sobre lo que pasa y le decía que ya no se trataba solamente de cambio de Ministerio sino también de que él abdicase, idea que se iba acentuando y que cualquier contratiempo en la guerra podría precipitar al país en la anarquía".*

Benjamín Vicuña Mackenna por entonces congresista, distinguido orador parlamentario expresó al General Basilio Urrutia Ministro de Guerra y Marina que era incompetente para el cargo que ejercía, hecho este que precipitó su renuncia.

El Comandante General de la Marina Eulogio Altamirano quien fue reemplazado en estas circunstancias por el Contralmirante José A. Goñi, expresaría en alguna oportunidad:

> *"Es un hecho que yo estoy destituido por la opinión de todos".*

En otra ocasión dirigiéndose al Ministro del Interior Antonio Varas dijo Altamirano:

> *"De veras señor que cuando se sufren crueles angustias por el asunto del 'Rímac' no hay paciencia para hacer frente a la lucha de las intrigas y de las ambiciones.*
> *¡ Pobre Chile ! Le aseguro que estoy ya creyendo que valemos muy poco como nación".*

Muchas otras vacancias y reemplazos de cargos en diferentes jerarquías se dieron con motivo del 23 de julio. Hemos comentado ya de la crisis presidencial y del estupor que en la población chilena causaba el accionar de los buques peruanos y los resultados, los evidentes resultados que se venían dando en la guerra naval a pesar que la escuadra de Chile era superior en buques y armamento.

A partir del 23 de julio de 1879 Chile detiene sus operaciones en el mar, lo que conlleva la misma inacción de su ejército, con la consiguiente desmoralización de sus efectivos.

Tras la crisis ministerial se dispuso que el "Cochrane" ingresara a Valparaíso donde fue recorrido terminando la reparación a mediados de setiembre. Una de las novedades con la que salió este buque fue dotársele de "focos eléctricos para rechazar torpedos en la noche". Antes del recorrido de sus calderas se dispusieron dos cosas: los cañones debían estar operativos y provistos de municiones. Una lancha-torpedo debía hacer guardia en inmediaciones del astillero donde se realizaba la carena.

El presidente Aníbal Pinto expresó a Sotomayor en circunstancias en que se realizaban las reparaciones del "Cochrane" lo siguiente el 5 de setiembre 1879:

> *"Aquí se prepara una lancha para aplicar torpedos. Aunque no es del andar requerido bastará saber que hay aquí torpedos para estar asegurado de que el 'Huáscar' no hará una entrada nocturna como temen algunos".*

Las precauciones fueron extremas y tenían fundamento.

El 26 de agosto había telegrafiado Rafael Sotomayor a Eulogio Altamirano:

> *"Huáscar' puede ir a Valparaíso en busca del 'Cochrane' o del dique"*

Una vez que terminaron las reparaciones de este blindado se iniciaron en Mejillones las del "Blanco". Aquí la seguridad dada la posición geográfica de Mejillones –que es el puerto al norte de Antofagasta en el mismo yunque geográfico- fue extrema. Se dispuso lo siguiente, expresa Bulnes:

> *a) "El 'Cochrane' y la 'Covadonga' montaron guardia a su lado" (del "Blanco").*
>
> *b) "Se estableció a su alrededor un servicio de ronda de botes para que nadie pudiera acercársele".*

c) "Se colocó un vigía en el cerro más alto de la bahía".

d) "Se fortificó la playa con cañones".

Otros buques de la escuadra chilena fueron también producto de importantes reparaciones, así se cambiaron las calderas a la "Chacabuco".

Un curioso acuerdo adoptó el gobierno de Chile, eliminó el cargo de Comandante General de la Escuadra y también el del Estado Mayor. La notable presencia de Rafael Sotomayor Baeza en el gabinete a cargo de Domingo Santa María, renunciado Sergio Altamirano como Comandante General de la Marina daría a Chile, más adelante, una conducción más eficiente. Se efectivizaron cambios de colocación de diversos comandantes y es un hecho que el plan de batalla que conduciría al resultado del 8 de octubre de 1879 fue concepción de Rafael Sotomayor. Recordemos que el Combate de Angamos se da en circunstancias en que el "Huáscar" y la "Unión" habían expedicionado la costa chilena hasta llegar a Tongoy a 160 millas de Valparaíso.

El 25 de julio a las 9 y 30 de la mañana el convoy constituido por el "Huáscar" la "Unión" y el capturado "Rímac" arribó a Arica. Especifica el historiador naval Manuel I. Vegas que "aparte del barco chileno que era de buen andar de 2,000 toneladas y 5 cañones, cayeron en manos de nuestros buques 258 soldados de uno de los mejores regimientos de caballería chilena con sus 15 jefes y oficia-

les; 260 caballos, 1,000 toneladas de carbón, armamentos, proyectiles, otros importantes artículos de guerra, la tripulación del buque y la correspondencia oficial".

Destacaba en el palo mayor de la corbeta "Unión" su airoso pabellón y debajo de éste, en posición invertida el pabellón chileno del "Rímac". Este último hecho lo destaca Ahumada Moreno en "Guerra del Pacífico" capitulo octavo párrafo XXV a través de una carta fechada agosto 14 de 1879 dirigida al diario "El Mercurio" de Valparaíso por oficiales del "Rímac" (Capitán P. Lauthrup, Segundo Oficial F. Williams, etc.).

Transcribimos a continuación parte de esta carta en donde P. Lauthrup y otros oficiales del "Rímac" se dirigen a los editores del diario:

"En las columnas de su ilustrado diario i en la sección de crónica, hemos leído un suelto, que ocupándose de la captura del 'Rímac' i su entrada a Arica con el monitor 'Huáscar' i la corbeta 'Unión' se asegura que el primero llevaba en uno de sus palos enarbolada la bandera peruana y bajo de ella la chilena.

(...)Los hechos pasaron del siguiente modo: al entrar en la mañana del 25 a este puerto los tres ya citado buques, la 'Unión', que era la última del convoi (sic) enarboló en el pico de mesana la bandera peruana i bajo ésta la chilena con el escudo invertido, cos-

tumbre no observada hasta hoi (sic) i menos por hechos de la significación de la captura de un transporte. El 'Huáscar' i el 'Rímac' no enarbolaban otra bandera que la peruana".

En el tercer párrafo de esta carta su autor expresa:

"Aparte de las anteriores razones, tenemos otra un tanto o más decisiva que la primera (la de la bandera) i es la gratitud por el exquisito trato i distinción con que a nosotros como a los demás prisioneros nos trató el señor comandante Grau i sus dignos oficiales".

Tan sólo seis días después de tan notable hazaña y como consecuencia de documentación hallada en el "Rímac", la corbeta "Unión" zarpó el jueves 31 de julio a las 2 horas y 50 minutos de la mañana con destino a Punta Arenas, embocando el estrecho en las inmediaciones de Cabo Pilar el 13 de agosto; aún cuando el objetivo de interceptar un buque con armas para Chile no se dio, el hecho del pronto aprestamiento en condiciones logísticas muy duras y el operativo en sí mismo, constituye un notable galardón para su dotación y la Armada. Navegó la corbeta el íntegro de la costa chilena de ida y vuelta completando un periplo que, nuevamente, demostró la superioridad profesional de los hombres del mar peruano que hicieron la guerra en 1879.

Es objetivo del presente documento relevar una fecha que sin duda merece mayor atención por nuestros historiadores. La captura del transporte "Rímac" el 23 de julio de

1879 halla en las líneas con que finaliza el presente estudio, nuevo motivo de admiración al comportamiento de los marinos peruanos en todo tiempo y lugar, en situación de guerra también.

En una carta fechada en Arica el 6 de setiembre de 1879 los oficiales del "Rímac" expresan al Almirante Grau su reconocimiento:

"A su Excelencia
Contralmirante Miguel Grau

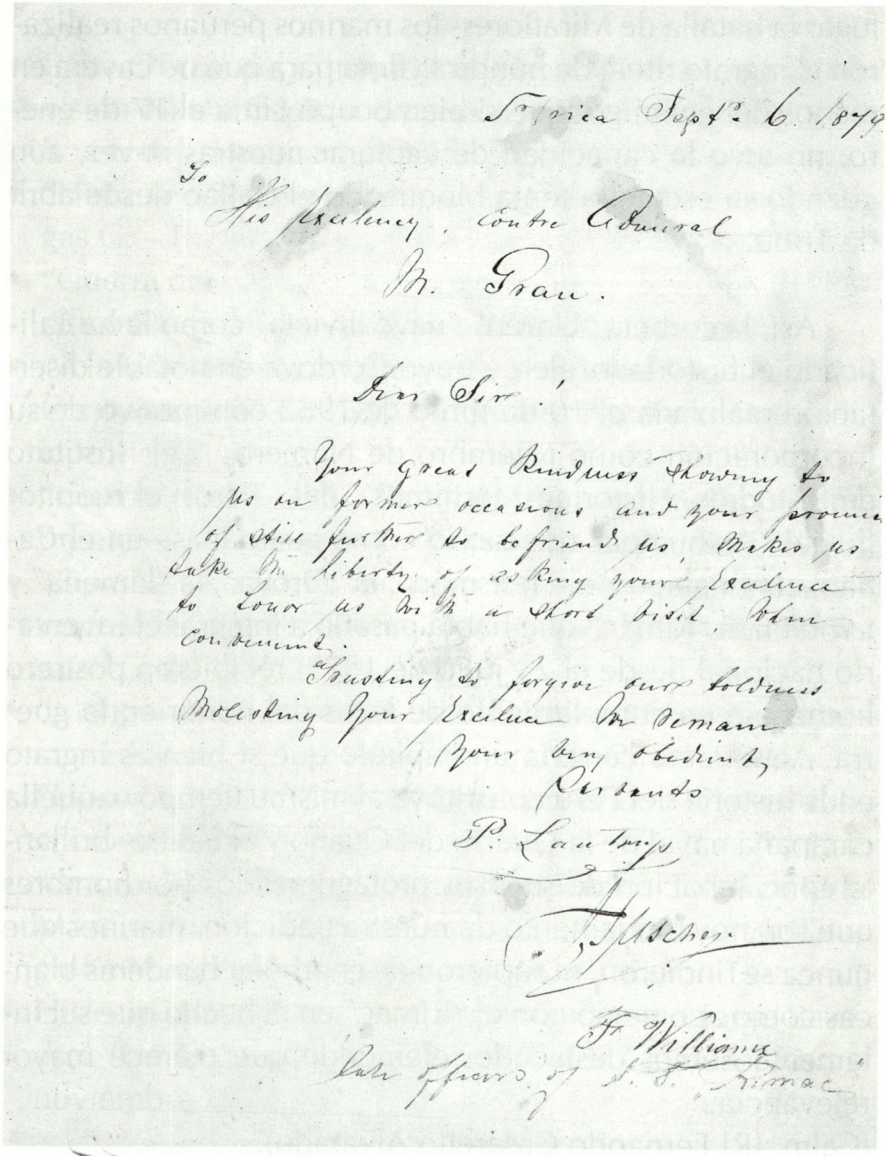
Querido Señor:

Su gran bondad mostrada a nosotros en anteriores ocasiones y su promesa de favorecernos, hace que nos tomemos la libertad de pedir a Su Excelencia, nos conceda el honor de una corta visita, cuando sea conveniente.

Confiando disculpe nuestro atrevimiento por molestar a Su Excelencia, quedamos
Sus servidores

P. Lauthrup
Fischer
F. Williams.

Últimos Oficiales del SS. 'Rímac".



Carta original, en idioma inglés, remitida por los oficiales del "Rímac" a Miguel Grau, el 6 de setiembre de 1879.

El 16 de enero de 1881 –un día antes había tenido lugar la batalla de Miraflores- los marinos peruanos realizaron el ingrato ritual de hundir la flota para que no cayera en manos del enemigo, que si bien ocupó Lima el 17 de enero, no tuvo la capacidad de capturar nuestras naves, aún cuando su escuadra tenía bloqueado el Callao desde abril de 1880.

Así, la corbeta "Unión" "nave invicta" como la ha calificado el historiador Percy Cayo Córdova en notable disertación realizada el 10 de junio de 1982 con motivo de su incorporación como Miembro de Número del Instituto de Estudios Historico-Maritimos del Perú, el monitor fluvial "Atahualpa" que sirvió como guardabase en el Callao, el "Chalaco", el "Talismán", la "Oroya", la "Limeña" y también el "Rímac" que había pasado a integrar el inventario nacional desde el 23 julio de 1879, recibieron postrero homenaje en cumplimiento de leyes del honor en la guerra. Aquel acto cerraría un capítulo que si bien es ingrato en la historia del Perú constituye al mismo tiempo –aquella campaña naval de la Guerra del Guano y el Salitre- brillante concatenación de sucesos protagonizados por hombres que son hoy fundamento de nuestra tradición, marinos que nunca se rindieron, ni supieron de enarbolar banderas blancas como aconteció con el "Rímac" en el hecho que sucintamente hemos destacado, efeméride que merece mayor relevancia.

(Calm. [R] Fernando Casaretto Alvarado).

BIBLIOGRAFÍA

- Parte Oficial del Comandante General de la Primera División Naval Capitán de Navío Miguel Grau suscrito a bordo del "Huáscar" el 25 de julio de 1879.
- "Historia de la Marina de Guerra del Perú" Manuel I Vegas G. – Publicaciones del Museo Naval del Perú 1978.
- "Guerra del Pacífico" Gonzalo Bulnes – Editorial del Pacífico S.A. Santiago de Chile 1974 (3ra. Edición).
- "A la Gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau" – Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado (1ra. edición) 1978.
- "Guerra del Pacífico" Pascual Ahumada Moreno – Imprenta I Lib. Americana – Valparaíso 1886.
- "Operaciones de la Escuadra Chilena" – Contra-Almirante Williams Rebolledo – Imprenta del Progreso Valparaíso Chile 1882.
- "Manuel de Historia de Chile" Francisco Frías Valenzuela – Editorial Nascimento Santiago de Chile 1984.
- "Historia de la Marina del Perú" Rosendo Melo – Publicaciones del Museo Naval 1980.
- "Arturo Prat" Vicealmirante Juan Carlos Toledo De la Maza – Primera edición marzo 1975 – Talleres de Litografía Moderna – Valparaíso Chile.
- Historia, problema y promesa. Homenaje a Jorge Basadre. "Un Centenario Olvidado": Percy Cayo Córdova – noviembre 1978.

DOCUMENTO

- Carta fechada en Arica el 6 de setiembre de 1879 dirigida por los Oficiales del "Rímac" al Contralmirante Miguel Grau (Archivo personal).

AGRADECIMIENTO

- Al señor Augusto Elmore Höltig, periodista peruano de reconocidos méritos, hombre generoso.
- Al señor Mario Gironda, notable servidor de la Marina de Guerra en la Dirección de Hidrografía, quién realizó el "Teatro Maritimo de Arica a Valparaíso".
- A Jose Antonio Bedoya Harth-Terre, maquetista peruano, autor de las más importantes obras en relación a naves del Perú y Chile que intervinieron en la Guerra del Pacífico.
- A la imprenta Amistad, Ricardo Noceda M., Maritza Huamalí S., Enrique Juárez C.
- Al Museo Naval del Perú "Capitán de Navio Julio J. Elías Murguía".
- A Eugenio Vilchérrez V. fotógrafo naval.

